13
14
Doppel-Nr. 13+14
25. Mai 2008
Hefte 293/294 insges.
Euro 6,- · SFr 9,20
Herausgegeben im
Sabine Hinz Verlag
Alleenstraße 85
D-73230 Kirchheim
Tel.: (07021) 7379-0
Fax: (07021) 7379-10
info@sabinehinz.de
www.sabinehinz.de
www.kent-depesche.com

Lesen, was nicht in der Zeitung steht:

mehr wissen besser leben

Michael Kents Depesche für Zustandsverbesserer – alle 10 Tage neu!



Naturzahnbürste
Naturmittel gegen Schuppen
Kräuterserie, heute zum Wegerich
Portugal: Lebensgemeinschaft Tamera
Super Bio-Orangen direkt vom Erzeuger
Neue Alternative zur Krankenversicherung?

„Chemtrails" Entwarnung

Wie dauerhafte Kondensstreifen entstehen.
Wann sich Kondensstreifen ausbreiten und den Himmel in milchiges Weiß verwandeln.
Wie es zu Gittermustern, Kurvenflügen und Streifenunterbrechungen kommt.
Wie so genannte Sonnenhof-Effekte entstehen.
Warum die Chemtrail-Theorie nicht haltbar ist!

Bild: www.PhotoCase.de (Foto (C): krokenmitte

„Chemtrails"

Alle, die neu im Depeschenbezug dabei sind und dieses komische Wort noch nie gehört oder gelesen haben, finden im Artikel ab Seite 15 eine einleitende Erklärung. In kurzen Worten geht es darum, warum unser Himmel tendenziell sein schönes Blau verliert bzw. immer häufiger milchig-weiß erscheint. Allen, die längst wissen, warum es bei „Chemtrails" geht, möchte ich versichern, dass wir diese Depesche nicht auf die leichte Schulter genommen haben. In kaum einer anderen Depesche steckt so viel Arbeitszeit wie in dieser.

Kristina und vor allem ich haben die Veröffentlichung immer wieder verzögert, weil wir sicher sein wollten, dass wir keinen relevanten Hinweis außer Acht gelassen haben. Nach mittlerweile zwei Jahren Recherchearbeit hatte auch wirklich jeder Chemtrailaktivist die Chance, sich mit relevanten Informationen in den Prozess der Wahrheitsfindung einzuklinken. Hier ist sie also, unsere Chemtrail-Depesche, mit der wir unserem Anspruch aus Depesche 100 gerecht werden möchten, Angst zu mindern, wo sie unbegründet ist – bzw. mit der wir den Fokus der Aufmerksamkeit dorthin richten möchten, wo sich der Einsatz wirklich lohnt. Die Gesamtentwicklung unserer Chemtrail-Recherche habe ich im einleitenden Artikel ab Seite 15 dargestellt. Wir sind dieses Thema angegangen wie jedes andere auch: unbefangen, vorurteilsfrei, aufrichtig. Und auch heute ist unser Anliegen, mehr denn je, unsere Leser zum Selbstdenken anzuregen. Ich bin mir sehr sicher, dass jeder, der den heutigen Hauptartikel mit derselben Einstellung liest – ehrlich, unbefangen, vorurteilsfrei – zu demselben Ergebnis kommen wird wie wir. Den Abschluss unserer Chemtrailserie findest Du ab Seite 19.



Wiederaufnahme des Verfahrens: „Chemtrails"

von Michael Kent

Vor gut fünf Jahren tauchte quasi aus dem Nichts eine neue Theorie auf, die besagte, dass Flugzeugtreibstoffe neuerdings absichtlich mit giftigen chemischen Verbindungen zur Wetterbeeinflussung angereichert seien. In der Folge würden Flugzeugkondensstreifen nicht wie früher nach einigen Sekunden oder Minuten verschwinden, sondern dauerhaft bestehen bleiben. Solche Streifen wurden in der Szene „Chemtrails" genannt. Es gab sogar ein Patent, das sog. „Welsbach-Patent", das die Ausbringung von metallischen Partikeln in ca. 11.000 Metern Höhe als Gegenmittel zur Klimaerwärmung empfahl. War es also denkbar, dass Flugzeugtreibstoffen neuerdings auf breiter Basis solche Barium- und Aluminiumverbindungen beigemischt wurden, um damit einer vermeintlichen Klimaerwärmung entgegenzuwirken?

Als ich mich im Sommer 2004 erstmals eingehender mit der Theorie der „Chemtrails" beschäftigte, erschien mir die Sache relativ plausibel. Daran gewohnt, dass Regierungen und globalen Großkonzernen jede erdenkliche Schweinerei zuzutrauen ist, war ich auch geneigt zu glauben, dass Flugzeugtreibstoffen Zusätze zur Wetterbeeinflussung beigemengt würden.

Ich las den Artikel in der *Raum und Zeit* vom Januar 2004 (siehe Abbildung unten), blickte in den Himmel – und tatsächlich, da waren sie: Kondensstreifen, die nicht wie normal verschwinden wollten, sondern dauerhaft bestehen blieben und den vormals blauen Himmel bald in ein milchig-trübes Einheitsweiß verwandelten.

Da sich mein Wohnort *Kirchheim unter Teck* nur ca. 20 Kilometer östlich vom Stuttgarter Flughafen befindet, boten sich mir als Hobbyfotografen zahlreiche Motive – und bald verfügte ich über eine stattliche Sammlung selbst geschossener Chemtrail-Fotos (siehe rechts).

Ich beschäftigte mich eingehender mit dem Thema, führte jede Menge Telefonate u.a. mit Werner Altnickel, Peter Platte und Uwe Behnken, und organisierte mit diesen drei in Chemtrail-Kreisen bekannten Spezialisten im März 2006 eine Neue Impulse Veranstaltung zum Thema.

Immer wieder erhielt ich Anrufe, Briefe und E-Mails von Depeschenbeziehern, die darum baten, das Thema im Rahmen einer Depesche aufzugreifen. Niemals jedoch verbreite ich ein so schockierendes Thema öffentlich, bevor ich nicht Gewissheit habe. Bisher war die ganze Chemtrailsache ja nur graue Theorie, die *ausschließlich* aus Vermutungen, Hörensagen und Behauptungen bestand!

Ich brauchte also stichhaltige Beweise – oder zumindest eine Fülle bestechender Indizien.

Und mehr noch: Niemals stelle ich in der Depesche ein Besorgnis erregendes Thema vor, ohne nicht zumindest einen Lösungsansatz zu präsentieren. Sollte die Menschheit also tatsächlich aus der Luft mit Gift besprüht werden, was wären mögliche Lösungen? Sinnvolle (Mitmach-)Aktionen?

So kam es, dass Kristina Peter und ich uns auf die Jagd nach echten Beweisen machten. Wir nahmen uns jede einzelne Behauptung der Chemtrail-Szene vor und versuchten – aufrichtig und ehrlich – dafür einen echten Beweis zu finden.

So hieß es, dauerhaft bestehende Kondensstreifen, die nicht nach wenigen Minuten wieder verschwinden, sich ausbreiten und den Himmel bald in ein Einheitsgrau verwandeln, würde es erst seit wenigen Jahren geben. Dies sei ein eindeutiger Beweis dafür, dass es sich um Chemtrails handeln müsse.

Wir fragten Menschen, die ein paar Jahre mehr auf dem Buckel hatten als wir. Und siehe da: Es kam darauf an, wo man fragte. Dort, wo auch früher schon starker Flugverkehr herrschte, da erinnerten sich die Menschen auch an dauerhafte Kondensstreifen. Einem Landwirt auf der schwäbischen Alb waren diese Streifen von jeher als Schlechtwetterboten bekannt (wenn Streifen bestehen bleiben, dann schlägt das Wetter bald um). Mein Vater, der sich der Wochenenden häufig in seinen Garten wenige Kilometer westlich des Stuttgarter Flughafens aufhielt, schimpfte schon in den 70er-Jahren über Kondensstreifen, „die sich ausbreiten und dann den ganzen Himmel zukleistern".

Dann hieß es, dass sich normale Kondensstreifen erst ab einer Höhe von ca. 8.000 Metern bilden können. Wir bekamen Fotos zugeschickt, auf denen ein kleiner erscheinender, also wohl höher fliegender Düsenjet keinen Streifen bildete, während ein auf demselben Foto sichtbarer tieferer (größer erscheinender) Flieger einen dauerhaften Streifen hinterließ. Ein klarer Beweis also für die Existenz von Chemtrails? Unter Umständen schon. Dann nämlich, wenn zum jeweiligen Foto die entsprechenden Daten geliefert würden: Wie hoch flogen die jeweiligen Flieger und welche Wetterbedingungen herrschten in der jeweiligen Flughöhe? Vielleicht befand sich der untere ja in einer Höhe von ca. 8.000 Metern mit entsprechenden Wetterbedingungen und der obere war ein Langstreckenflugzeug in einer Höhe von 13.000 Metern, wo ganz andere Bedingungen herrschten?

„raum & zeit" Artikel von 2004



Die Zerstörung des Himmels

Globales Chemie-Verbrechen in der Atmosphäre

Wir baten also alle Chemtrailaktivisten um Fotos mit entsprechenden Daten. Es sollte nicht zu viel verlangt sein, beim Flughafen und dem Wetteramt anzurufen, wenn es um die Beweisführung in einer derart wichtigen Sache geht. Leider tat dies außer Kristina Peter keiner! Das Ergebnis: „Chemtrails" entstanden immer nur dann und dort, wenn es die natürlichen Wetterbedingungen vorschrieben.

Wir untersuchten in der Folge alle weiteren Aussagen der Chemtrail-Szene. Neben dem Umstand, dass diese in sich selbst *extrem* (!) widersprüchlich waren, erlitten sie allesamt dasselbe Schicksal wie die Kondensstreifen selbst: Sie lösten sich in Luft auf, die einen schneller, die anderen langsamer. Auch die angeblich an zivilen Flugzeugen angebrachten Sprühvorrichtungen existierten nicht. Wir hatten Piloten und Flughafenpersonal vor Ort, die nach den Anweisungen der Chemtrailaktivisten Dutzende Flugzeuge untersuchten, aber trotz umfangreichsten Untersuchungen nichts finden konnten. Gittermuster, Kurvenstreifen und Streifenunterbrechungen ließen sich ganz natürlich erklären. Für sämtliche Phänomene gibt es einfache und logisch nachvollziehbare Erklärungen.

Die Entstehung von Kondensstreifen

Bei der Verbrennung von Treibstoff in Flugzeugtriebwerken entstehen Kohlendioxid, Wasserdampf, Stickoxide und Ruß. Durch die tiefen Temperaturen im Bereich von -40 °C bei einer Höhenlage von rund 10 Kilometern kann die Luft nur wenig Wasserdampf aufnehmen und ist daher schon bei einer geringen Luftfeuchtigkeit gesättigt. Der Wasserdampf gefriert kurze


Foto: Michael Kent


Foto: Michael Kent


Foto: Michael Kent

Zeit nach Austreten der Abgase. Die dabei entstehende Wolke aus Eis ordnet man den sog. „Cirrus-Wolken" zu. Wenn die Luft feucht und relativ ruhig ist, entsteht die sog. Cirrostratusbewölkung, d.h. eine einheitliche graue Wolkenschicht. Rußteilchen wirken bei der Wandlung des Wasserdampfes zu Eis als sog. Kondensations- oder Kristallisationskerne, wodurch sie den Vorgang beschleunigen.

Damit „Chemtrails", also dauerhafte Kondensstreifen entstehen, braucht es nicht mehr und nicht weniger als bestimmte Wetterbedingungen, vorwiegend hohe Luftfeuchtigkeit. Diese entsteht z.B. bei einer durchziehenden Warmfront, d.h., wenn sich warme Luft über kalte Luftschichten schiebt. Deshalb werden dauerhafte bzw. sich ausbreitende Kondensstreifen auch als Schlechtwetterboten bezeichnet.

Warum wir heute tendenziell mehr dauerhafte und sich ausbreitende Kondensstreifen beobachten als noch vor etlichen Jahren hat mehre Gründe:

1. Heute befinden sich in den entsprechenden Luftschichten mehr Kondensationskerne, also Staub-, Abgas- und Rußpartikel, an denen sich der Wasserdampf anlagern und sodann gefrieren kann, durch die also die milchig-trübe Cirrostratusbewölkung entstehen kann. In der oberen Atmosphäre herrschen andere Bedingungen als am Boden, andere Windverhältnisse, geringere Erdanziehungskraft usw. Partikel, die in der oberen Atmosphäre ausgebracht werden, verbleiben dort recht lange und haben die Tendenz, sich allmählich zu akkumulieren. Mit zunehmender Zeit sammeln sich tendenziell weitere potentielle Kondensationskeime in der Atmosphäre an.

2. Flugzeugtreibstoffe enthalten heute aus technischen und praktischen Erwägungen dutzendfach mehr Zusätze als früher, beispielsweise Frostschutzadditive, Explosionshemmer u.v.a.

3. Der Flugverkehr hat sich in den letzten 20 Jahren weit mehr als verdoppelt und nimmt jährlich um weitere fünf Prozent zu.

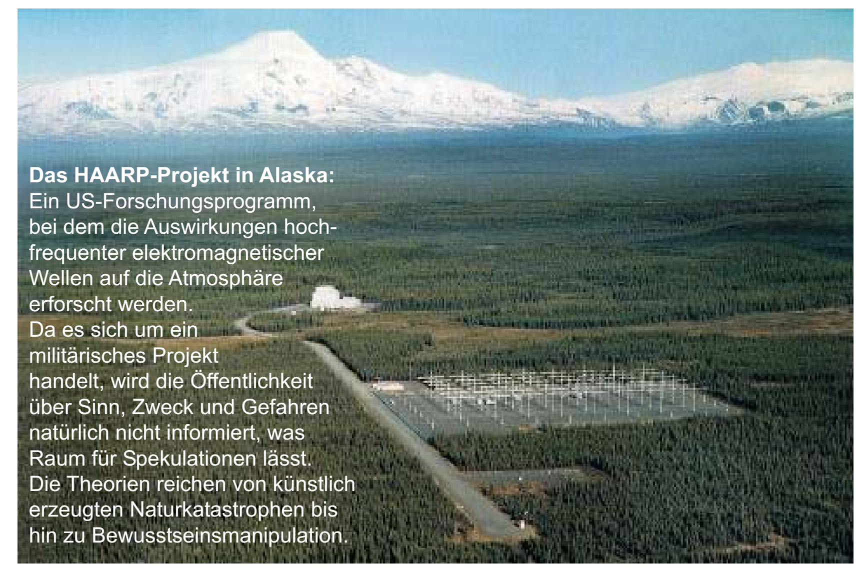
4. Luftstraßen wurden erweitert, d.h. man sieht heute auch über vielen Orten Streifen, die früher nicht von Flugzeugen überflogen wurden.

In anderen Worten: Das, was in der Szene als „Chemtrails" bezeichnet wird, ist eine durch erhöhtes Flug- und Abgasaufkommen bei bestimmten Wetterbedingungen begünstigte Cirrostratusbewölkung.

Dies bedeutet jedoch keinesfalls Entwarnung. Denn aufgrund der vielen hundert chemischen Zusatzstoffe im Flugzeugtreibstoff wäre es nicht falsch, *jeden* sichtbaren und unsichtbaren, *jeden* kurzzeitigen als auch dauerhaften Kondensstreifen als „Chemtrail" zu bezeichnen. Tatsächlich wird unsere Atmosphäre langfristig mit Flugzeugabgasen verseucht. Allerdings nicht aus jenen Motiven, die von den Chemtrailbefürwortern behauptet werden.

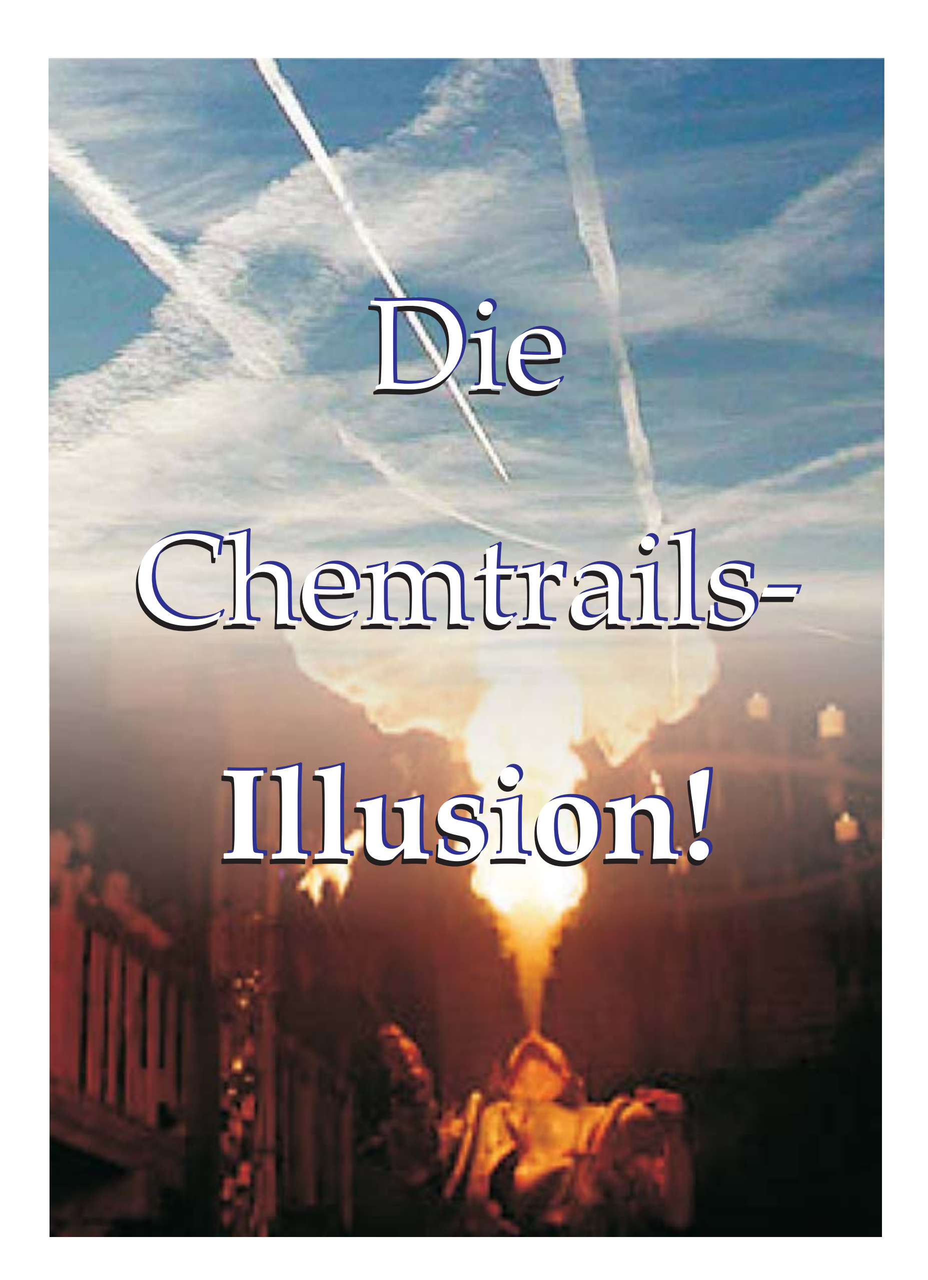
Wenn sich auch die Chemtrailtheorie nicht bestätigen ließ, bedeutet dies selbstverständlich nicht, dass es keine undurchsichtigen Experimente zur Wetterkontrolle gebe. Offensichtlich existiert auch das Welsbach-Patent (Fußnote Seite 20), selbstverständlich gibt es das HAARP-Projekt in Alaska (siehe Foto) – all das haben wir in der Serie zur Wettermanipulation bereits dargestellt.

Die beste Lösung scheint die, sich für Umweltschutz auch in Sachen Flugverkehr stark zu machen, nach Methoden zu suchen, die eine Reinigung der oberen Atmosphäre ermöglichen, sich für die Förderung alternativer Antriebsarten einzusetzen. Diese gibt es. Es verhält sich hier analog zur Automobilindustrie. Wir könnten heute schon mit Autos fahren, die die Umwelt nicht belasten, die mit Wasser fahren und als einziges Abgas Dampf ausstoßen. Und ebenso könnten wir heute schon mit Flugzeugen fliegen, die keinen Tropfen Kerosin mehr brauchen.



Das HAARP-Projekt in Alaska: Ein US-Forschungsprogramm, bei dem die Auswirkungen hochfrequenter elektromagnetischer Wellen auf die Atmosphäre erforscht werden. Da es sich um ein militärisches Projekt handelt, wird die Öffentlichkeit über Sinn, Zweck und Gefahren natürlich nicht informiert, was Raum für Spekulationen lässt. Die Theorien reichen von künstlich erzeugten Naturkatastrophen bis hin zu Bewusstseinsmanipulation.

Kristina Peter



Die Chemtrails-Illusion!

Dauerhafte Kondensstreifen, die in Form von Gittermustern am Himmel erscheinen und diesen früher oder später mit einer diffusen Wolkendecke einhüllen, werden gelegentlich mit der „Chemtrails"-These erklärt (siehe Depeschen 04 und 13/2006).*

Gemäß dieser Theorie enthalten solche dauerhaften Kondensstreifen absichtlich und zu düsteren Zwecken versprühte Chemikalien. Weil ich nicht nur glauben wollte, was manche Internetseiten oder Chemtrails-Experten mir als angebliche Realität präsentierten, verbrachte ich fast zwei Jahre mit Nachforschungen zum Thema.

Die Ergebnisse dieser Recherchen ließen letztendlich nur eine Schlussfolgerung zu: Chemtrails – so wie sie üblicherweise beschrieben werden – können ins Reich der Illusionen verbannt werden! Dieser Artikel vermittelt eine Übersicht über meine zweijährigen Recherchen und erklärt die Hintergründe.*

Kennen Sie sich mit Flugzeugen und dem Berufsalltag eines Piloten aus? Stapeln sich bei Ihnen zu Hause Luftstraßenkarten und können Sie diese auch lesen? Sind Meteorologie, Physik und Wolkenbildung ihre liebsten Hobbies? Wussten Sie schon immer, unter welchen Bedingungen sich verschiedene Arten von Kondensstreifen entwickeln? Wer diese Fragen mit „nein" beantwortet, dafür aber für jede Verschwörungstheorie ein offenes Ohr hat, ist für die Chemtrails*-Story ein willkommenes „Opfer". Wie ich! Also glaubte ich die Geschichte zuerst einmal, ohne geringste Zweifel zu hegen. Um mit dem Glauben an bitterböse Menschen, die uns und unsere Erde aus der Luft vergiften wollen, nicht in dumpfe Lethargie zu fallen, erschien es mir sinnvoller, aktiv Lösungen zu finden, um dazu beizutragen, das Projekt namens „Chemtrails*" zu beenden. Eine Lösung kann man aber erst dann finden, wenn das Problem klar und deutlich definiert werden kann. Ich begann also, die „Chemtrails*"-Thematik zu zerpflücken und stellte fest: Allein die Untersuchung des Problems zeigte, dass fast zu keiner anderen Thematik *ähnlich verschwommene und widersprüchliche* Informationen existieren als zu Chemtrails.

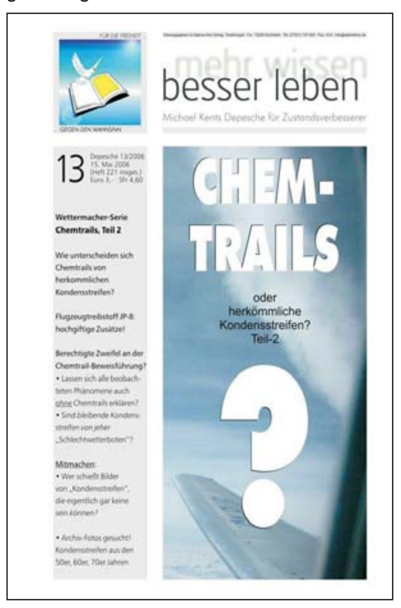
***Chemtrails:** herkömmliche Flugzeugkondensstreifen werden im Englischen als Contrails bezeichnet. Im Gegensatz zu einem herkömmlichen Contrail wäre ein Chemtrail also ein mit Chemikalien angereicherter Kondensstreifen, sozusagen ein „Chemiestreifen" (zu engl. trail: Spur, Pfad).

Niemand kann Chemtrails identifizieren

Bis zum heutigen Tage kann niemand erklären, wie man einen Chemtrail *ganz unmissverständlich* von einem Kondensstreifen unterscheiden können soll. Bitte beachten Sie dazu auch Depesche 13/2006 (siehe unten), wo sich bereits verschiedene sog. „Identifizierungsmethoden" als ungeeignet erwiesen hatten.

Des Weiteren heißt es immer wieder, Chemtrails erkenne man auch daran, dass sie in niedrigen Höhen versprüht würden, in denen natürlicherweise gar keine echten Kondensstreifen entstehen könnten, also unter ca. 8.000 Metern. Wer aber kann vom Erdboden aus die Höhe eines Flugzeuges bestimmen? Wetterwarten oder Flugplätze könnten (sofern natürliche Wolken vorhanden sind) nach der Wolkenuntergrenze, nach der Temperatur und der Luftfeuchtigkeit in dieser Höhe befragt werden.

In Depesche 13/2006 ging es u.a. um die Frage der Unterscheidungsmerkmale von herkömmlichen Kondensstreifen und sog. „Chemtrails". In dieser Depesche riefen wir zudem zu einer großen Mitmachaktion unter den Lesern auf und beschrieben, wie beweiskräftige Fotoserien erstellt werden könnten. Inzwischen sind zwei Jahre verstrichen und kein einziger Befürworter der Chemtrailtheorie hat uns Material eingesandt, das den erforderlichen Kriterien gerecht geworden wäre.



mehr wissen
besser leben
Michael Kents Depesche für Zustandsverbesserer

13 Depesche 13/2006
15. Mai 2006
(Heft 221 insges.)
Euro 3,– SFr 4,60

Wettermacher-Serie
Chemtrails, Teil 2

Wie unterscheiden sich Chemtrails von herkömmlichen Kondensstreifen?

Flugzeugtreibstoff JP-8: hochgiftige Zusätze!

Berechtigte Zweifel an der Chemtrail-Beweisführung?
• Lassen sich alle beobachteten Phänomene auch ohne Chemtrails erklären?
• Sind bleibende Kondensstreifen von jeher „Schlechtwetterboten"?

Mitmachen:
• Wer schießt Bilder von „Kondensstreifen", die eigentlich gar keine sein können?

• Archiv-Fotos gesucht! Kondensstreifen aus den 50er, 60er, 70er Jahren

CHEM-TRAILS
oder herkömmliche Kondensstreifen? Teil-2
?

Mit diesen Daten kann der Flugzeugbeobachter zwar immer noch nicht exakt die Flughöhe des von ihm anvisierten Flugobjektes bestimmen, entsprechende Schätzungen fallen dann jedoch weitaus realistischer aus als dies ohne solche Anhaltspunkte der Fall ist. Bisher hat aber kein Chemtrailaktivist ein Streifenfoto **mit** den nötigen Daten geliefert. Daten, die unter Umständen beweisen könnten, dass die Streifen produzierenden Flugzeuge für die Entstehung natürlicher Kondensstreifen viel zu tief geflogen sind. In Depesche 13/2006 riefen wir zu einer großen Mitmachaktion, baten um Fotoserien und beschrieben exakt, welche Daten dazu wo eingeholt werden sollten. Seither sind zwei Jahre vergangen. Niemand hat auch nur eine einzige Fotoserie eingesandt, welche die erforderlichen Kriterien erfüllt hätte.

Natürlich: Fotos, die bleibende Kondensstreifen zeigen, existieren im Überfluss, doch dieselben beweisen nun einmal nicht anderes, als dass es eben Kondensstreifen gibt, die länger bestehen bleiben als andere.

Das Versprühen von Chemikalien zur Klimabeeinflussung ist andererseits in solch niedrigen Höhen unlogisch, da laut dem Welsbach-Patent* (siehe Depesche 4/2006) – das ja immerzu als <u>das</u> Hauptindiz für Chemtrails genannt wird – die fraglichen Partikel in der *Stratosphäre* versprüht werden müssten. Dieser Teil unserer Atmosphäre beginnt aber erst in einer Höhe von 11.000 Metern.

„Pilzförmige Auswüchse" sind normal

Ein weiteres Haupterkennungsmerkmal von Chemtrails seien die sog. pilzförmigen Auswüchse (siehe Bild ganz oben), die sich kurz nach Erscheinen auf einer Streifenseite entwickeln können. Laut Chemtrailsexperten handle es sich dabei um eine Ausflockung der enthaltenen Polymere* (Kunststoffe). Für Dr. Holm Hümmler (Meteorologe und Physiker am Zentrum für Wissenschaft und kritisches Denken in 64380 Roßdorf) sind diese Auswüchse nichts anderes als so genannte Castellanus- oder Türmchenwolken. Diese entstehen am Kondensstreifen – der ja nichts anderes ist als zwar eine *künstlich* erzeugte, aber letztendlich in der Zusammen-



Pilzförmige Auswüchse, die als Kennzeichen von Chemtrails angesehen werden, sind nichts anderes als Quellwolken, die in meteorologischen Kreisen schon seit Jahrzehnten Castellanus- oder Türmchenwolken genannt werden. Sie entstehen dann, wenn die Wetterbedingungen auch natürliche Quellwolken (Foto unten) entstehen lassen.

***Welsbach-Patent:** Dieses US-Patent von 1991 beschreibt eine Methode zur angeblichen Verminderung der globalen Erderwärmung: Flugzeuge sollten kleinste Metallteilchen (sog. Welsbach-Partikel) in der Stratosphäre (ab ca. 11.000 Metern Höhe) ausbringen. Es heißt, dass diese Teilchen die Hitze, welche durch sog. Treibhausgase am Entweichen aus der Erdatmosphäre gehindert werde, ableiten könnten, so dass ein Kühleffekt entstehe.

***Polymer:** Kunststoff, der aus vielen hundert verzweigten Molekülketten besteht. Solche Polymerketten sollen spinnwebenähnlich als Trägersubstanz für die kleinen Metallteilchen dienen (zu griech. poly: viel und meros: Teil, also wörtlich: aus vielen Teilchen bestehend, Näheres dazu siehe Depesche 04/2006).

setzung dennoch natürliche Eiswolke – dann, wenn die physikalischen Voraussetzungen (Temperaturverteilung, Luftfeuchtigkeit) naturgemäß zu Quellwolken führen würden.[1]

Wenn außer den Streifen gleichzeitig *nicht* auch natürliche Wolken entstehen, dann liegt das daran, dass sich die umgebende Luftmasse erst *an der Schwelle* zur Wolkenbildung befindet. Auf natürlichem Wege entstehen also *noch* keine Wolken, Kondensstreifen aber können bereits trotzdem als Wolken am Himmel bestehen bleiben.

„Intervallsprühungen" sind Folgen von Auf- und Abwinden



Wenn ein Streifen nur abschnittsweise bestehen bleibt (siehe Foto), dann sagen Chemtrailsexperten, es handle sich um „Intervallsprühungen" bzw. um die Tatsache, dass ein neuer Tankbehälter eingesetzt wurde. In der Meteorologie ist es jedoch völlig normal, dass sich ein Kondensstreifen infolge von örtlichen Auf- und Abwinden (aufgrund von Bodenunebenheiten oder von Quellwolken in tieferen Luftschichten) in Zonen mit absinkender Luft auflöst, wenige hundert Meter weiter in aufsteigender Luft aber sogar noch an Dicke gewinnt.[1]

Warmfronten führen zu „Chemtrails"

Insgesamt kann man sagen, dass eine **durchziehende Warmfront** dazu führt, einen Kondensstreifen mit allen wichtigen Kennzeichen eines „Chemtrails" auszustatten. Die zuströmende Warmluft gleitet über vorhandene Kaltluft und wird dabei großflächig angehoben. Kondensstreifen bleiben als dauerhafte Streifen am Himmel sichtbar. Gleichzeitig entsteht in großer Höhe an der Grenze zwischen Warm- und Kaltluft ein kaum sichtbarer, dünner Wolkenschleier, Cirrostratus genannt, also jene diffuse Wolkendecke zu deren Entstehung Kondensstreifen beitragen *können*, die aber genauso entstehen würde, wenn es überhaupt keinen Luftverkehr gäbe. Im Laufe der Zeit wird die Bewölkung dichter. In der Folge kann es regnen, was aber nicht zwingend der Fall sein muss (siehe Kasten oben, Fronten und Wolken).

(1) Quellenangabe: Artikel „Chemtrails – zwischen Meteorologie und Verschwörungstheorie" von Dr. Holm Gero Hümmler, erschienen im „skeptiker" 02/2006

Fronten und Wolken

Von einer **Warmfront** spricht man, wenn sich eine warme Luftmasse einer kälteren Luftmasse nähert. Die wärmere Luft hebt sich und gleitet auf die kalte auf. Die schwerere Kaltluft liegt wie ein Keil unter der leichteren Warmluft. Fronten sind meist mehrere 100 Kilometer lang. Das Wetter an einer Warmfront äußert sich in aufkommender Cirrusbewölkung. Das sind sehr hohe Eiswolken (in 10 bis 15 Kilometern Höhe), die in verschiedenen Formen als Streifen, „Wattebausch" oder Büschel erscheinen. Langsam verdichten sie sich immer mehr zu Cirrostratus. Das ist jene dünne, weiß-milchige Schicht, welche stets als „Folge von Chemtrails" bezeichnet wird, in der Meteorologie hingegen schon immer als Vorbote regnerischen Wetters bekannt ist.

Um den Mond und die Sonne können sich jetzt ein Hof, d.h. ein sog. „Halo" bilden (lat. halo: Hof, oberes Foto rechts). Das sind weiße Ringe um Sonne und Mond, die durch Brechung des Lichtes an den Eisnadeln der Cirruswolken entstehen. Aus Cirrostratus entsteht im Laufe der Warmfront Altostratus – eine graue, gleichförmige Wolke, durch die Sonne und Mond wie durch Milchglas sichtbar sind. Jetzt kann ein farbiger Hof um Sonne oder Mond entstehen (durch Beugung der Lichtstrahlen an den Wolkentröpfchen). Wenn eine Altostratusbewölkung dicker wird und schließlich absinkt – was aber nicht immer der Fall ist – bildet sich aus ihr die regnerische Schlechtwetterwolke namens Nimbostratus (siehe unteres Foto rechts). Deshalb gilt der Hof um Sonne oder Mond im Volksmund als Schlechtwetterzeichen.



Halo-Effekt um die Sonne

Nimbostratus-Bewölkung hüllt weite Gebiete in regnerisches Grau.

Auf Wetterkarten erkennt man Warmfronten an roten Linien und Halbkreisen,

während Kaltfronten mit blauen Linien und Dreiecken symbolisiert werden.

Warme Luft
cirrus
altostratus
nimbostratus
Linie der Front
Kalte Luft
300 km

Dr. Holm Hümmler überprüfte im Nachhinein verschiedene Chemtrails-Foto-Serien (aus www.chemtrails-info.de) und verglich sie mit den an diesen Tagen herrschenden Wetterverhältnissen (mit Hilfe von Archivwetterkarten). Dabei zeigte sich, dass die angeblichen Chemtrails-Beobachtungen exakt der zu erwartenden Entwicklung von Kondensstreifen bei der herrschenden Wetterlage (nämlich mit schöner Regelmäßigkeit dem Durchzug einer Warmfront) entsprochen hatten.[1]

Fazit: Das Erscheinen von langlebigen Streifen ist also die *Folge bzw. der Vorbote* einer durchziehenden bzw. nahenden Warmfront mit all ihren Wolkenformen und nicht deren Ursache!

Niemand weiß, wie „gesprüht" wird und wer „sprüht"

Darüber wie bzw. durch welche Flugzeuge gesprüht werden soll, herrscht in Chemtrails-Kreisen ein großes Durcheinander:

Wird die Chemtrails-Mixtur (angeblich eine Mischung aus Chemikalien, Bakterien, Kunststoffen und Metallen) etwa (1) *in den Treibstoff* gemischt?

Sprühen (2) *spezielle Sprühflugzeuge*, hauptsächlich Flugzeuge militärischer Herkunft?

Oder wird (3) mittels *spezieller Sprühvorrichtungen* aus Spezialtanks gesprüht, so dass auch von Passagiermaschinen gesprüht werden kann – ohne das Wissen der Piloten?

1. Treibstoffbeimischung?

Wenn sich die Chemtrails-Mixtur im Treibstoff befindet, dann gelangt sie auch in die Brennkammer des Motors und wird dort bei etwa 1.600 Grad Celsius verbrannt. Bakterien und Polymere (also Kunststoffe) überleben diese Temperaturen auf keinen Fall. Aluminium wird bei dieser gewaltigen Hitze zu Korund. Das ist nach Diamant das zweithärteste Gestein. Korund im Triebwerk würde dafür sorgen, dass die Triebwerke der betreffenden Flugzeuge in kurzer Zeit schrottreif wären.

Auch der Hinweis, General Electric (US-amerikanischer Triebwerk-Hersteller) habe im Jahre 2000 den Auftrag bekommen, Triebwerke herzustellen, denen das nichts ausmache, stellte sich als eher unrealistisch heraus. Ein pensionierter Flugzeugingenieur des amerikanischen Triebwerkeherstellers *Garret* meinte dazu, Triebwerke, die trotz Aluminium im Sprit tadellos funktionieren sollen, müssten mit einer völlig neuen Technologie ausgestattet sein. Mit nur geringfügigen technischen Änderungen könnten Triebwerke gegen Korund und ähnliche Partikel keineswegs immun gemacht werden. Die angeblich existierenden Unterlagen zu diesen neuartigen Triebwerken wurden mir vor vielen Monaten (von einem Chemtrails-Aktivisten) versprochen, trafen leider bis heute nicht ein. Dabei stand Michael Hahn – Depeschenbezieher und Berufspilot einer renommierten deutschen Fluglinie – schon in den Startlöchern: „Her mit den Plänen! Ich werde meinen Airbus aufs Gründlichste untersuchen, mein Mechaniker wird sich um *Fokker 100* und *Boeing 737* kümmern. Wenn nötig, lassen wir auch die Flieger von Air Berlin und Condor überprüfen."

Der betreffende Chemtrails-Aktivist ließ dann aber verlauten, diese Triebwerke befänden sich ausschließlich in Militärflugzeugen und darüber hinaus sei Aluminium längst nicht





Fotos von Flugzeugen mit unterschiedlich gearteten „Aufsätzen", Öffnungen oder Klappen gelten in Chemtrailskreisen als Beweise für stattfindende Chemtrails-Aktivitäten. Während ein befragter Pilot ernsthafte Bedenken äußerte, ob ein derart ausgerüstetes Flugzeug (wie im Bild unten) überhaupt flug- bzw. startfähig sei, meinte ein Flugzeugingenieur, dass es sich unter Umständen um sog. „Experimentals", also um einzelne Testflugzeuge handeln könne. Diese „Einzelstücke" können aber nicht all die täglich erscheinenden dauerhaften Kondensstreifen verursachen.

mehr in der Chemtrailmischung enthalten. Wozu dann die neuen Triebwerke? Doch selbst, wenn wir davon ausgingen, dass solche neuartigen Triebwerke hergestellt wurden, dann ist noch immer nicht geklärt, wie Bakterien und Polymere die hohe Hitze beim Verbrennungsvorgang unbeschadet überstehen sollen.

2. Spezialflugzeuge?

„Deshalb wird mit Hilfe spezieller Sprühvorrichtungen an weltweit etwa 1600 verfügbaren Spe-

zialflugzeugen (kleine Propellermaschinen) gesprüht", erklären wiederum andere Chemtrails-Aktivisten. Diese Flugzeuge seien ausschließlich zu Sprühzwecken unterwegs. Da Propellermaschinen aber nicht in jenen Höhen unterwegs sind, in denen die bekannten Gittermuster entstehen, kommen sie als Streifenverursacher definitiv nicht in Frage.

Andere Stimmen berichten daher von den amerikanischen Luftbetankungsflugzeugen der Typen KC-10 und KC-135, die für die Erzeugung der Chemtrails zuständig sein sollen. Doch wie sollen die 60 jemals gebauten KC-10 plus die 800 KC-135 für die Unmenge täglich weltweit erscheinender Streifen verantwortlich sein?

Andreas Brenninger, Hobbypilot und Depeschenbezieher, erzählt: „In München haben wir durchschnittlich pro Tag 700 Starts und Landungen, in Frankfurt 1.500. Nur diese beiden Flughäfen verursachen also **2.200 An- und Abflüge pro Tag, das sind etwa 91 Bewegungen pro Stunde, drei An-/Abflüge alle zwei Minuten**..." Hierbei handelt es sich zum aller größten Teil um Passagierflüge!

Wenn aber nur Spezialflugzeuge oder Militärmaschinen Chemtrails hinterlassen und Passagierflugzeuge als Streifenverursacher ausscheiden, was ist dann an jenen Tagen los, vor allem in der kalten, feuchten Jahreszeit, an denen quasi jeder Flieger am Himmel einen sichtbaren Streifen hinterlässt? Sind dann an diesen Tagen alle 1.500 Flüge ab Frankfurt ausgefallen?

3. Sprühvorrichtungen an Passagiermaschinen?

Es bleibt also nur noch eine Möglichkeit offen: Heimliche Sprüh-

Aus dem Internet:

Anonymer Bericht eines Flughafen-Mechanikers

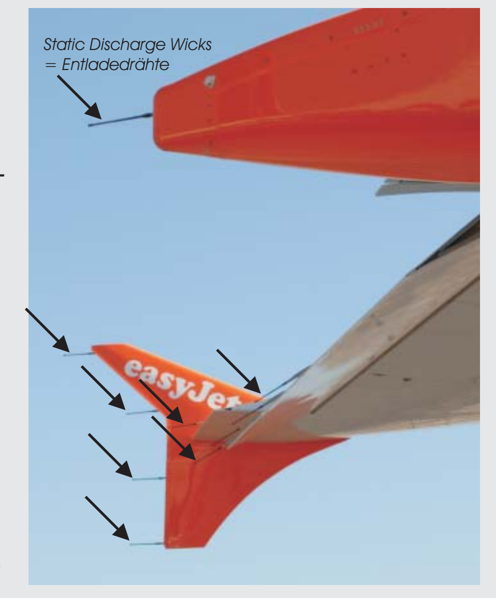
»Es gibt Flugzeugmechaniker, die ausschließlich für den Motor zuständig sind, andere sind für nichts als die Klimaanlagen verantwortlich und wieder andere für nichts als das Toiletten- und Abwassersystem. Letztere befinden sich am untersten Ende der Mechaniker-Hierarchie, mit ihnen pflegt kein anderer Mechaniker besonderen Kontakt, und keiner würde sich jemals freiwillig in deren Bereich einmischen. Eines Tages wurde ich zu einem schadhaften Flugzeug geschickt. Ich fand rasch heraus, dass der Defekt im Abteil für die Abwasser- und Toilettencontainer seinen Ursprung haben musste. Also kletterte ich hinein. Dort waren mehr Tanks, Pumpen und Rohre als dort sein sollten. Zuerst vermutete ich, dass das System geändert worden war. Immerhin hatte ich seit 10 Jahren kein Abwasserabteil mehr betreten. Ich erkannte schnell, dass das Extra-Rohrsystem und die Tanks nicht mit dem Abwassersystem in Verbindung standen. Plötzlich erschien ein Toiletten-Mechaniker und schickte mich fort.

Am nächsten Tag rief ich in unserem Computer den Aufbau der Leitungssysteme auf, weil ich nach der außergewöhnlichen Toilettenausstattung Ausschau halten wollte. In der Beschreibung war nichts davon erwähnt. In der nächsten Woche hatten wir drei Flugzeuge zur Generalüberholung in unserer Halle. Als ich mich bei einem davon nach der Extra-Ausstattung im Abteil für die Toilettencontainer umsah, stellte ich fest, auch dieses Flugzeug hatte das merkwürdige zusätzliche Röhren-, Pumpen- und Tanksystem. Ich fand das, was die Steuereinheit des Systems zu sein schien: Eine Kontrollbox ohne jede Kennzeichnung. Ich konnte die Leitungen von dieser Steuereinheit zu den Pumpen verfolgen, aber es waren keinerlei Leitungen vorhanden, die mit dem Steuerkreislauf des Flugzeuges verbunden waren. Die einzigen Drähte, die in die Steuereinheit liefen, waren eine Stromverbindung vom Hauptantrieb des Flugzeuges.

Das System bestand aus einem großen und zwei kleineren Tanks. Ich verfolgte die Röhren, die von den Pumpen wegführten. Diese Röhren führten zu einem ganzen Netz feinerer Drähte, die an den Kanten der Tragflächen endeten. Wenn Sie genau die Tragflächen eines großen Flugzeuges betrachten, werden Sie eine Reihe etwa fingerdicker Drähte sehen, die von den Kanten der Tragflächen abstehen. Diese Drähte dienen der statischen Entladung des Flugzeuges. Ich entdeckte, dass die Leitungen des mysteriösen Systems zu jedem dritten dieser Entlade-Drähte führten. Diese Drähte waren ausgehöhlt worden, um irgendetwas dort hindurch zu leiten. Es waren nur noch „Schein-Entlade-Drähte".

Ich weiß zwar noch nicht, was sie sprühen, aber ich kann Ihnen sagen, wie sie es machen. Sie benutzen die sog. „honey trucks". Das sind die Tank-LKWs, welche die Abwassercontainer der Toiletten und Waschräume leeren. Diese Tankwägen stammen gewöhnlich von Firmen, mit denen die Flughäfen Verträge geschlossen haben. Es sind also keine internen Leute, die mit den Tankwägen auf das Fluggelände fahren. Da sich keiner freiwillig in die Nähe der Tankwägen begibt, wenn diese Jungs die Abwassercontainer leeren, (wer will schon neben einem Lastwagen voller Sch... stehen?) können sie völlig unbemerkt die Tanks des Sprühsystems auffüllen. Sie kennen die Flugroute des Flugzeuges und so können sie wahrscheinlich auch die Steuereinheit entsprechend programmieren. Die Sprühdüsen in den Schein-Entlade-Drähten jedenfalls sind so winzig, dass keiner etwas bemerken wird.« Quelle: www.anomalies-unlimited.com/Chemtrails/Witness_1.html

Am Ende der Tragflächen befinden sich Entladedrähte, zu englisch: „static discharge wicks". Diese Drähte sollen laut des anonymen Flugzeugmechanikers als Sprühdüsen für die Chemtrails-Mixtur dienen.
Das klingt plausibel – zumindest, wenn die persönlichen Möglichkeiten, ein Flugzeug bzw. dessen Entladedrähte mit dem entscheidenden Fachwissen zu untersuchen, eher eingeschränkt sind – was vermutlich für die meisten unter uns zutreffen dürfte.



vorrichtungen an Passagierflugzeugen! Da der zivile Personenluftverkehr den Hauptteil aller in der Luft befindlichen Streifen bildende Flugzeuge ausmacht, müssten sich an diesen also die Sprühvorrichtungen befinden. Das klingt logisch.

Berufspilot Michael Hahn untersucht – auch mit Hilfe seiner Mechaniker – jedes Flugzeug, das er zu fliegen hat, von Kopf bis Fuß. Er sucht nach Extratanks, Extraleitungen, mysteriösen Klappen, ... seit zig Monaten ... und findet nichts! Die Flugzeuge seiner Luftlinie sprühen also nicht.

Gleichzeitig kann er in der Luft stets andere Flugzeuge beobachten (Passagierflugzeuge anderer Fluglinien, aber auch die seiner eigenen Fluggesellschaft!), die dicke, ausflockende und langlebige Streifen hinterlassen – *wenn* die entsprechenden meteorologischen, physikalischen Voraussetzungen gegeben sind.

Das Gerücht, man könne die Sprühvorrichtungen an einem parkenden Flugzeug gar nicht sehen, da sie sich hinter versteckten Klappen befinden, die sich erst in der Luft hydraulisch öffneten, entpuppte sich ebenfalls als eher abenteuerliche Idee. Eine Klappe würde, wenn sie sich in der Luft öffnete, entweder verdächtige Geräusche von sich geben, so dass jeder Pilot in höchste Alarmbereitschaft versetzt würde oder sie würde im Nu fortgerissen und zu Boden segeln.

Oft findet man im Internet Fotos von Herbizid*-Sprühflugzeugen als „Beweis" für die Existenz von Chemtrails. Solche Flugzeuge fliegen in der Tat in manchen Gegenden sehr tief über Plantagen oder Felder. Dabei hinterlassen sie jedoch keinerlei anhaltende Streifen, sondern vernichten „lediglich" arme Insekten oder Unkraut. Mit den Streifen in einigen tausend Metern Höhe haben diese Flugzeuge nicht das Geringste zu tun. Weiterhin gibt es Fotos von speziellen zu fliegenden Laboratorien umgerüsteten Flugzeugen, die seitlich am Rumpf recht auffällige Sprühvorrichtungen besitzen. Bei all den unzähligen Streifen, die tagtäglich entstehen, müsste es zigtausend solcher unermesslich teuren Flieger geben.

Flugzeugmechaniker findet versteckte Tanks und Sprühvorrichtungen

Im Internet beschreibt ein anonymer Flugzeugmechaniker (vorige Seite), wie er durch Zufall auf merkwürdige Tankbehälter im Abteil für die Toilettencontainer gestoßen sei und daraufhin eine geschickt verborgene Sprühvorrichtung über die Entladedrähte an den Flugzeugtragflächen (Foto im Kasten unten, Seite 23) enttarnt habe. Ihm zufolge sei jeder dritte Entladedraht ausgehöhlt und damit völlig unauffällig zu einer Sprühdüse umfunktioniert worden.

Michael Hahn untersucht seit diesem Hinweis vor jedem Abflug die Entladedrähte seines jeweiligen Flugzeuges, doch bisher war keiner davon ausgehöhlt. Zusätzlich traf er sich mit zwei Flugzeugmechanikern, deren Spezialgebiete Boeing, Airbus, und Fokker sind. Sie erklärten, selbst wenn ein Entladedraht nachträglich ausgehöhlt würde, falle das sofort auf, weil dann der Docht, der normalerweise durch den Entladedraht hindurch verlaufe, fehle. Ein Entladedraht ohne Docht werde sofort reklamiert und getauscht.

„Zufälligerweise" saß ich bei ca. 10 Flügen in den letzten zwei Jahren genau so, dass ich die Tragflächen und somit die Entladedrähte intensiv beobachten konnte. Ich habe die Dinger keine Sekunde aus den Augen gelassen, jeden Augenblick damit gerechnet, dass aus ihnen dicker weißer Nebel quellen würde und war letztendlich fast enttäuscht, dass nichts dergleichen geschah – weder über Europa noch über Südamerika.

Ich gebe zu: Der Umstand, dass Pilot Michael Hahn und seine Mechaniker keine Sprühvorrichtungen an den untersuchten Flugzeugen finden bzw., dass ich selbst nichts Derartiges beobachten konnte, stellt keinen gültigen Beweis für eine generelle Nichtexistenz von Sprühvorrichtungen an Personenflugzeugen dar. Wenn wir aber schon derart korrekt sein wollen, dann hat in diesem Fall der Grundsatz „Unschulduig bis zum Beweis des Gegenteils" zu gelten. Wo wa-

Fotos von Flugzeugen, die Herbizide (Unkrautvertilgungsmittel) spritzen, müssen im Internet oft als „Beweisfotos" für Chemtrails-Spezialflugzeuge herhalten.



ren all die Chemtrailaktivisten, die in Zeitschriften, Magazinen, Vorträgen frei von der Leber weg die Existenz solcher Sprühvorrichtungen behaupten? Wo sind deren Beweise? Piloten und Flugzeugmechaniker – das sind sehr verantwortungsvolle Berufe! Ich meine: Wenn es solche Sprühvorrichtungen geben würde, dann wären mittlerweile auch Beweise für ihre Existenz aufgetaucht. Das sind sie aber nicht. Im Gegenteil, zahlreiche aufrichtig und gewissenhaft untersuchte Flugzeuge waren frei von Sprühvorrichtungen.

Wenn also besagte chemische Mixturen nicht dem Treibstoff beigemischt werden können, wenn Spezialflugzeuge und Militärmaschinen nicht die Verursacher von Gittermustern sein können und wenn es auch keine Sprühvorrichtungen an Linienmaschinen gibt, wer sprüht dann überhaupt – und wie?

Wo waren die Streifen vorher?

„Früher gab es solche Streifen nicht!", wird oft verkündet. Doch seit wann beobachten wir den Himmel? Eigentlich erst, seitdem uns gesagt wurde, dass es dort oben gefährliche chemische Streifen gäbe und diese aus verschiedenerlei wirklich entsetzlichen Gründen absichtlich über uns versprüht würden. Jetzt heben wir plötzlich die Köpfe und was sehen wir: Streifen!

Schon vor 20 Jahren: Dauerhafte Streifen

Bereits vor mehr als 20 Jahren waren Kondensstreifen zu beobachten, die nach einer gewissen Zeit den ganzen Himmel vernebelt hatten. Aufgrund des noch schwach ausgeprägten Luftverkehrs sah man das Phänomen aber nur in der Nähe von stark



Kurvenflüge sind besonders über Landesgrenzen oder in der Nähe von Funkfeuern völlig normal und bedeuten planmäßige Kursänderungen – in der Hauptsache von Passagierflugzeugen.*

frequentierten Luftstraßenkreuzungen z.B. auf der Schwäbischen Alb zwischen Sigmaringen und Reutlingen: Flieger, die von Asien kommend Richtung London fliegen, kreuzen dort sowohl die Luftstraßen jener Flugzeuge, die von Rom, Mailand kommend nach Zürich, Frankfurt, Kopenhagen, Stockholm fliegen als auch jene, die von Spanien in den Norden unterwegs sind. Auf diese Weise entstehen bei entsprechender Witterung automatisch Gittermuster – und sie taten das vor 20 Jahren schon. Kurvenflüge sind an solchen Luftstraßenkreuzungen ebenfalls nichts Besonderes.

Entwicklung des Luftverkehrs

Der Luftverkehr hat sich allein im deutschen Luftraum seit dem Jahre 1990 verdoppelt. Die Chance, an einem beliebigen Stück Himmel zu einem beliebigen Zeitpunkt einen Kondensstreifen zu sehen, hat sich somit ebenfalls verdoppelt. Die Wahrscheinlichkeit, dort zwei Kondensstreifen gleichzeitig zu sehen, hat sich vervierfacht, für drei Kondensstreifen verachtfacht und für gleichzeitig zehn Streifen mehr als vertausendfacht. Der Luftverkehr wird übrigens voraussichtlich mit jedem Jahr um weitere fünf Prozent steigen. Täglich sind derzeit über Deutschland bis zu 9000 Flugbewegungen im Gange, **jährlich bis zu 2,7 Millionen.**

Privatführung am Flughafen

Wer nun immer noch vermutet, dass der Luftverkehr aufgrund der Chemtrails sprühenden Flugzeuge so extrem angestiegen ist, der kann sich selbst ein Bild verschaffen, indem er einfach einen Flughafen besucht, vorab um eine Privatführung bittet – wie das Christian Kaiser, ein an Chemtrails bzw. deren Aufklärung interessierter Student der Elektrotechnik in München getan hat. (Siehe Fotos nächste Seite, seinen vollständigen Bericht mit vielen Fotos finden Sie auf: http://www.dreamtrails.de.tt)

Dabei kann man sich nicht nur die technischen Anlagen zeigen lassen, sondern auch in Erfahrung bringen, welche Flugzeuge mit welchem Ziel für die stündlichen 40 bis 60 Flugbewegungen verantwortlich sind.

***Funkfeuer:** Unter dem Begriff versteht man in der Luftfahrt Sendeeinrichtungen zur Navigation mittels Funkwellen.

***Cirruswolken:** flockig bis faserig aussehende Eiswolken in großer Höhe.



Fotos ©Christian Kaiser



Bei einer Flughafenführung kann man u.a. dem Tankvorgang beiwohnen (oben) und nach der Funktion verdächtiger Öffnungen und Klappen an Flugzeugen fragen (z.B. unten: beheizter Auslass fürs Abwasser).

Bei dieser Gelegenheit lässt sich vielleicht ein Besuch bei den Fluglotsen anschließen. Dort kann man sich erklären lassen, warum Flugzeuge manchmal Gittermuster verursachen oder warum sie gelegentlich Kurven fliegen. Vielleicht sehen Sie vom Tower auch streifenmalende Flugzeuge und können gleich deren Identität erfragen. Christian Kaiser jedenfalls berichtete, der Flughafenangestellte habe ihn an jeden von ihm gewünschten Flughafenbereich gefahren, so dass es fast unmöglich gewesen sei, Chemtrails-Ausrüstung gezielt vor ihm zu verbergen.

Die Möglichkeiten für jeden einzelnen von uns, sich zu diesem Thema mehr Klarheit und mehr Wissen zu verschaffen sind fast grenzenlos. Mit angsteinflößenden und waghalsigen Theorien muss sich keiner abfinden!

Voraussetzungen für Kondensstreifen: Abgase

Mit dem stetig wachsenden Luftverkehr, wächst auch die Umweltverschmutzung. Feinste Stäube aller Art werden permanent in die Atmosphäre befördert, was mit ein Grund dafür ist, dass Kondensstreifen eine längere Lebensdauer als früher haben. In einer Höhe von 8 bis 12 Kilometern herrscht *natürlicherweise eine sehr geringe Konzentration* von jenen Spurengasen wie sie v. a. durch die Abgase der Flugzeuge in heutiger Zeit massenhaft dorthin transportiert werden. Darüber hinaus sind die Verweilzeiten dieser Spurengase in der für sie so untypischen Höhe um ein Vielfaches größer als in der Nähe der Erdoberfläche. Die Spurengase jedoch dienen als Kondensationskeime für die Wolkenbildung, d.h. sobald die Luftfeuchtigkeit entsprechend hoch ist, lagern sich Wassermoleküle um die einzelnen Abgaspartikelchen. Auf diese Weise wird die Luftfeuchtigkeit in Form von Wolken bzw. Kondensstreifen erst sichtbar.

Wir haben also heute sehr viele Kondensationskeime in einer Höhe, in der es früher nur sehr wenige gab. Je mehr Kondensationskeime vorhanden sind, umso höher ist die Wahrscheinlichkeit, dass sich Wolken bilden. Da Flugzeugabgase sowohl Wasserdampf als auch enorme Mengen an Kondensationskeimen enthalten, an die sich die Wassermoleküle anlagern können, ist die Chance der Kondensstreifenbildung sehr hoch. Große Mengen Kondensationskeime erhöhen zusätzlich die Chancen, dass sich Kondensstreifen in Cirruswolken* umwandeln und dauerhaft am Himmel bleiben, wandern oder sich verbreitern und somit all das tun, was Wolken gewohnheitsmäßig so tun.

Gittermuster

Der Luftraum ist in Luftstraßen eingeteilt (über Flugschulen können Sie sich Luftstraßenkarten besorgen), die sich – da ja nicht alle Leute in ein und dieselbe Richtung fliegen wollen – irgendwo auch kreuzen. Wenn die Witterung in Flughöhe entsprechend ist (weniger als minus 40 Grad Celsius und eine Luftfeuchtigkeit von mehr als 70 Prozent), dann entstehen Streifen. Die Folge von sich kreuzenden Luftstraßen in Verbindung mit einer die Bildung von Kondensstreifen begünstigenden Witterung ist folglich ein Gittermuster aus Kondensstreifen.

Kurvenflüge

Pilot Michael Hahn erklärt die in Chemtrails-Kreisen oft mit Besorgnis beobachteten Kurvenflüge so: „Kursänderungen finden am Beispiel des Berliner Luftraumes östlich von Berlin statt, in der Gegend von Fürstenwalde oder Frankfurt oder wo die Grenze zu Polen überflogen wird. In Hamburg steht ein Funkfeuer* östlich des Flughafens. Dort ändern folglich mehrere Flugzeuge ihren Kurs, was sich in kurvenförmigen Flugbahnen äußert. Wer dennoch für ihn unerklärliche Flugbewegungen beobachtet, der kontaktiere bitte umgehend die Deutsche Flugsicherung (www.dfs.de) und bitte um deren Identifizierung.

Häufig wird von Chemtrails-Spezialisten behauptet, Sprühaktionen erkenne man daran, dass Flugzeuge „völlig unplanmäßig, unregelmäßig und je nach Bedarf" erscheinen würden. Um jedoch beurteilen zu können, wann und ob der Flugverkehr unplanmäßig und unregelmäßig stattfindet, müsste man die entsprechenden Flugpläne und Flugkarten überprü-

fen (z. B. bei der Deutschen Flugsicherung oder direkt am Flughafen). Man müsste sich die Uhrzeit jedes erscheinenden Fliegers samt der entsprechenden Luftstraße notieren und diese Daten mit den Flugplänen aller an dieser Stelle verkehrenden Fluggesellschaften (aus dem Internet) vergleichen. Jetzt könnte man feststellen, welches Flugzeug mit welcher Flugnummer welche Strecke beflog und ob alles „planmäßig" verlief oder ob der Himmel zum „Spielfeld" sprühender Militärflieger wurde. Ergebnisse einer solchen eigentlich logischen, absolut für jeden durchführbaren Überprüfung des Luftverkehrs wurde bislang auf keiner Chemtrails-Internetseite veröffentlicht.

Haloeffekte

Regenbogenartig schillernde Reflexe um die Sonne nennt man Halos oder Sonnenhöfe. In Chemtrails-Kreisen heißen Halos jetzt „Chembows" – „chemische Bögen", abgeleitet vom englischen Wort Rainbow (Regenbogen). Solche Halos oder Chembows seien ein weiterer Beweis für Chemtrails, da für die farbigen Effekte die gesprühten reflektierenden Metallpartikel verantwortlich seien. Tatsächlich sind in der Wetterbeobachtung solche Erscheinungen aber längst bekannt. Im Meteorologischen Kalender von 1995 finden sich weitaus spektakulärere Halo-Fotos als auf den meisten Chemtrails-Seiten. Halos entstehen, wenn sich Licht in den Eiskristallen von Eiswolken bricht. Sie signalisieren das Heraufziehen einer Warmfront.

Diese Satellitenaufnahme zeigt die von Flugzeugen hinterlassenen über Stunden am Himmel verbleibenden Streifen im Nordosten der USA sowie eine starke Cirrus-Bewölkung. Auch Klimaforscher, die von der „Chemtrails-Theorie" nichts halten, versuchen Lösungen für diesen Wetter beeinflussenden Aspekt des Luftverkehrs zu finden.



Chemtrails im Fernsehen

Vor gut einem Jahr sendete das amerikanische Fernsehen auf Channel4 eine knapp fünfminütige Chemtrail-Reportage. Sie enthielt Vermutungen, Streifenbeobachtungen und Interviews mit spekulierenden Bürgern. Actionreiche Einblendungen von Kondensstreifen-Flugzeugen untermalten das Ganze. Leider wartete man vergeblich auf einen Anhaltspunkt, der als *echter* Beweis hätte dienen können.

„Chemtrails are real!"

Zu den fast immer erwähnten Indizien gehört die Aussage des demokratischen Präsidentschaftskandidaten und Kongressabgeordneten des Staates Ohio Dennis Kucinich, der bei einer öffentlichen Anhörung im Jahre 2003 in Santa Cruz, Kalifornien, auf eine entsprechende Frage aus dem Publikum antwortete: „Chemtrails are real!" (Chemtrails sind real). Was er nun konkret mit diesen drei Worten mitteilen wollte, ist Auslegungssache. Vielleicht hat er ja damit gemeint, dass Experimente dieser Art in gewissen Regionen durchaus stattfanden oder dass weitere Wetter- und Klimaexperimente stattfinden werden? Ob er uns sagen wollte, dass weltweit jeder dauerhafte Kondensstreifen ein Chemtrail ist, wissen wir nicht.



Diese Montagehalle soll zur kanadischen Firma Conair in Abbotsford bei Vancouver gehören. Auf der Chemtrails-Seite www.holmestead.ca ist zu lesen, Conair habe laut eines ehemaligen Angestellten im Auftrag der US Air Force Ausrüstung zum Versprühen von Aerosolen entwickelt. Die abgebildeten Edelstahltanks seien genau jene Tanks, mit denen die Chemtrailsmixtur ausgebracht werde. Die Webseite von Conair informiert hingegen darüber, dass die Firma Feuerlöschflugzeuge für nordamerikanische Forstbehörden baue und betreibe. Da es sich ausschließlich um tieffliegende Propellermaschinen handelt, ist eher unwahrscheinlich, dass es hier Zusammenhänge zu Streifen gibt, die in Höhen um 10.000 m erscheinen.*
**Feinste Verteilung fester oder flüssiger Stoffe in gasförmigen Stoffen z. B. Rauch oder Nebel*

Studien

Als weiteres Chemtrails-Indiz gelten verschiedene Studien. Einer Studie der WHO (Welt-Gesundheits-Organisation) zufolge würden jährlich 40 Millionen Menschen aufgrund von Chemtrails sterben. Allerdings verschwand die Studie offenbar vor langer Zeit aus dem Internet und niemand scheint mehr im Besitz derselben zu sein. Auch denjenigen, die einst angeblich eine Kopie davon besaßen, kam sie unter mysteriösen Umständen abhanden.

Eine Zukunftsstudie der US-Luftwaffe von 1995 gilt in Chemtrailkreisen ebenfalls als eindeutiges Indiz. Dort werden mögliche Aspekte der Kriegsführung mittels Wettermanipulation diskutiert. Tatsächlich geht es in Kapitel 15 dieser Studie darum, dass es eventuell im Jahre 2025 möglich sein könnte, kurzfristig über Schlachtfeldern das lokale Wetter zum eigenen Vorteil zu verändern. Diese Pläne unterscheiden sich jedoch gewaltig vom Chemtrails-Programm.[1]

Auch der Klimaveränderungsbericht 2001 des Zwischenstaatlichen Gremiums für Klimaveränderungen (IPCC) der UNO wird als Hinweis für die Durchführung von Chemtrails betrachtet. Dort werden verschiedene Möglichkeiten erwähnt, um dem Klimawandel zu begegnen. Ideen, die mit Chemtrails eine Ähnlichkeit aufweisen, werden aber aus Kostengesichtspunkten durchweg abgelehnt.[1]

Genau wie Patente sind auch Studien noch lange keine Beweise dafür, dass die in ihnen untersuchten wissenschaftlichen und technologischen Methoden tagtäglich realisiert werden.

Woher stammen Aluminium und Barium?

Dennoch wurden in der Luft, in der Erde und bei Haaranalysen Barium und Aluminium gefunden. Woher stammen sie? Aluminium gilt als einer der häufigsten Mineralstoffe unserer Böden. Aluminiumoxid ist gar der Hauptbestandteil natürlicher Tonerde. Aluminium wird von Pflanzen unterschiedlich aufgenommen. Dabei gilt: Je saurer ein Boden ist, um so mehr Aluminium nehmen Pflanzen auf und geben es über die Nahrung an den Menschen weiter. Die Sojabohne gehört zum Beispiel zu den Pflanzenarten, die Aluminium regelrecht in sich aufsaugen. Wer also häufig Sojaprodukte konsumiert, erhöht seinen Aluminiumpegel im Körper. Wer Alugeschirr oder Alufolie verwendet, isst zwei- bis dreimal mehr Aluminium als Leute, die diese Materialien meiden. Auch hier gilt: Je saurer ein Lebensmittel, um so mehr Aluminium löst sich aus Geschirr oder Folie. Und wer gar die Aluminiumfolie geöffneter Joghurtbecher mittels seiner Zunge von (Milchsäure enthaltendem) Joghurt befreit, könnte auch gleich reines Aluminium zum Hauptgang verzehren. Außerdem ist Aluminium ein beliebter Nahrungsmittelzusatzstoff. Es ist im Backpulver enthalten, als Bleichmittel im Weißmehl, in Schmelzkäse, in Scheiblettenkäse, in sauren Gemüsekonserven, in der Kaffeesahne, als Antiklumpmittel („Rieselhilfe") im Speisesalz und vielen anderen Gewürzen, in Körperpflegemitteln wie Deos und Zahncremes, in Pharmaka gegen Übersäuerung, in Durchfallmitteln, in manchen Lipidsenkern (Cholesterin senkende Medikamente) und natürlich in den Industrieabgasen der Aluminium-, Papier-, Glas-, Porzellan- und der Textilindustrie.

Auch für *Barium* gibt es unterschiedliche Einsatzgebiete, so dass dessen verstärktes Aufkommen in Böden, der Luft und im Menschen kaum verwundert. Es wird in der Metallveredlung, der Glas-, Keramik-, Gummi-, Papier- und der chemischen Industrie eingesetzt. Es wird als Teil von Farbstoffen und als Bestandteil der Bohrflüssigkeit für Öl- und Gasbohrungen verwendet. In der Medizin dient es unter anderem als Röntgenkontrastmittel. Auch in manchen Zahnersatzmaterialien kommt Barium zum Einsatz. Die ehemalige Umweltministerin Monika Griefahn ist gar der Meinung, dass die zurzeit in Feuerwerkskörpern verwendeten Mengen an Aluminium- und Bariumverbindungen eher Grund zur Besorgnis böten als mögliche Alu- und Bariumvorkommen in der Atmosphäre.



Neue Flug-Technologien sitzen bereits in den Startlöchern. Warum fordern wir nicht endlich „Fliegende Untertassen für alle"?☺ Sie hinterlassen keine Streifen!

Motive für Chemtrails

Da es wenig Sinn ergibt, sich ausführlich mit möglichen äußerst beängstigenden Motiven und Zielen einer nicht (zumindest nicht großräumig und weltweit) stattfindenden Theorie auseinanderzusetzen, beschränke ich mich auf die Auflistung der in den entsprechenden Internetseiten und verschiedenen Aufklärungsmagazinen am häufigsten diskutierten Punkte:

1. Rettung vor Klimakollaps
Die von Flugzeugen ausgebrachten Chemikalien seien in der Lage, den Treibhauseffekt zu neutralisieren, das Ozonloch zu stopfen und damit die „idealen, lebenserhaltenden Zustände auf einem sterbenden Planeten wieder herzustellen." (Zitat Chemtrails-Insider „Deep Shield", siehe Dep. 04/06). Da es Wissenschaftler gibt, die sehr überzeugend darlegen, dass die amtlichen Ozonloch- und Treibhauseffekt-Theorien keineswegs der Realität entsprechen (siehe Dep. 01 und 02/08), erscheinen angebliche Bemühungen, künstlich Ozon erzeugen oder den Treibhauseffekt aufhalten zu wollen, ein wenig absurd.

Andererseits weisen sogar Wissenschaftler, die von Treibhauseffekt und Ozonloch überzeugt sind, darauf hin, dass die durch dauerhafte Kondensstreifen entstehenden Wolken im weiteren Verlauf das Ozonloch sogar vergrößern und die globale Erwärmung langfristig nicht verringern, sondern verstärken. Fazit: Auf *keiner* Seite findet sich ein Experte, der Chemtrails befürworten würde.

2. Wetterkontrolle
Wetterkontrolle ist durchaus über beschränkten Territorien möglich und wurde im Kriegsfalle bereits durchgeführt (Vietnam- und Kosovo-Krieg). Jeder dauerhafte am Himmel erscheinende Kondensstreifen hat damit sicher nichts zu tun (siehe Depesche 19/2006).

3. Verabreichung von Medikamenten aus der Luft, z. B. Zwangsimpfungen
Wenn Sie bedenken, wie viele Menschen bereit sind, sich freiwillig impfen zu lassen und Medikamente einzunehmen (vor allem nach gründlicher vorheriger Propaganda), wäre eine Verteilung von Pharmaprodukten per Flugzeug reine Rohstoff- und Geldverschwendung.

4. Mind Control und Verhinderung des Aufstiegs der Menschheit in höhere spirituelle Ebenen (u. a. durch Lichtentzug) sowie **5. Bevölkerungsreduktion** auf 10 Prozent der jetzigen Erdpopulation: Die Menschen ernähren sich aus freien Stücken mit all jenen miserablen Dingen, die ihnen die Werbung ans Herz legt. Sie vertrauen der Schulmedizin und schlucken gedankenlos deren Pillen. Sie bewegen sich kaum und halten sich mit Vorliebe in geschlossenen Räumen voller Wohngifte auf. Sie telefonieren mit Handys, was sie laut einer Umfrage auch tun würden, wenn bewiesen wäre, dass das über kurz oder lang krank mache. Ein Leben ohne Fernseher ist für die meisten unvorstellbar. Allein diese Dinge genügen, um völlig unauffällig Mind-Controlling durchzuführen und die Leute von einer spirituellen Weiterentwicklung abzuhalten. Gleichzeitig dürfte sich unter all diesen Umständen die Bevölkerung ohne kostenintensiven, flugtechnischen Aufwand von ganz alleine reduzieren. Chemtrails sind da nicht mehr nötig!

Trotzdem:

Die Streifen sorgen nicht selten dafür, dass wir statt unter blauem Himmel mit Sonnenschein immer öfter unter einer vernebelten Wolkendecke wandeln. Viele Klimaforscher halten die zunehmende Kondensstreifendichte, die sie täglich auf ihren Satellitenbildern beobachten, für maßgebliche Wetterbeeinflusser. Abgesehen davon sind die Treibstoffe der Flugzeuge und deren Verbrennungsrückstände (auch ohne zusätzliche Chemikalien-Mixtur) giftig genug und für das Wohlbefinden unseres Planeten nicht gerade förderlich. Warum also sollten sich nicht all diejenigen zusammen tun, die sich von den Streifen belästigt fühlen? Warum nicht gemeinsam etwas unternehmen, um den Flugverkehr einzudämmen und den Weg für neue, saubere „Flug-Technologien" zu ebnen?

Vergessen Sie „Chemtrails"!

Bei all Ihren Aktionen (Infostände, Kontaktaufnahme zu PolitikerInnen, zu Bürgerinitiativen gegen Fluglärm oder gegen den Ausbau von Flughäfen, Gründung einer eigenen Bürgerinitiative für eine neue Technologie des Fliegens,...) sollten Sie allerdings den Begriff „Chemtrails" – ob Sie selbst nun daran glauben wollen oder nicht – konsequent meiden. Wählen Sie unverfängliche Formulierungen wie z. B. „dauerhafte und Wetter beeinflussende Kondensstreifen". *Auf diese Weise vermeiden Sie zeitraubende, unnötige und vor allem – wegen der gegenwärtigen Nicht-Existenz von Chemtrails-Beweisen – unfruchtbare Diskussionen.* Das Ergebnis Ihrer Bemühungen, nämlich das Verschwinden der Streifen, wird dasselbe sein, ob Sie nun *Chemtrails* „bekämpft" haben oder Kondensstreifen.

Eigene Erfahrungen

Als ich ganz am Anfang meiner Chemtrails-Recherchen stand, <u>glaubte</u> ich fest an die Existenz dieses düsteren Projektes. Meine Stimmung sank auf einen absoluten Tiefpunkt und blieb dort wochenlang. Die Hoffnung, mit Hilfe vermeintlich Gleichgesinnter (also Menschen, die an Chemtrails glaubten) aus diesem Tief herauszukommen, erwies sich als Trugschluss.

Mein Geständnis, mich permanent in einem Zustand des nahenden Weltunterganges zu befinden, was sich mit jedem am Horizont erscheinenden Streifen verstärkte, wurde mit offenen Armen begrüßt. Das sei völlig normal. Jeder, der von Chemtrails erfahre, empfinde (mehr oder weniger) auf diese Weise.

Es sei – so wurde ich getröstet – wie nach einer Krebsdiagnose: Erst verharre man in einem Zustand der Ungläubigkeit, dann verspüre man unermessliche Wut gepaart mit Angst und

(1) Quellenangabe: Artikel „Chemtrails – zwischen Meteorologie und Verschwörungstheorie" von Dr. Holm Gero Hümmler, erschienen im „skeptiker" 02/2006

schließlich trete man in eine Phase der Resignation. Bei dieser Entwicklung müsse ich mit etwa zwei Jahren rechne, bis ich „das letzte seligmachende" Stadium erreicht hätte. Sollte uns nicht viel eher *das* einen Hinweis auf eine mögliche Herkunft der Chemtrail-Theorie vermitteln?

Analyseflugzeug?

Die einzige Möglichkeit, Chemtrails zu beweisen, sei – und darin waren sich nahezu alle Chemtrails-Gläubigen einig – das Chartern eines Analyse-Flugzeuges, welches in einen Chemtrail fliegen und Luftproben aus diesem entnehmen könne. Bevor ich jedoch nachfragen konnte, wie man ein solches Flugzeug am besten organisiere, wie man es anstellt, im voraus zu wissen, wann Sprühaktivitäten stattfinden würden, um das Flugzeug auf den entsprechenden Tag buchen zu können und vor allem wie das Flugzeug einfach wild hinter jedem erscheinenden Streifen herjagen könne, um aus ihm Proben zu entnehmen, etc., wurde ich wiederum enttäuscht: Aus Kostengründen sei das alles sowieso nicht möglich. Ein Analyseflugzeug koste pro Tag immerhin zwischen 15.000 und 20.000 Euro, und so sei diese Möglichkeit der Beweisführung ins Reich der Träume verbannt.

Was sind in diesem Falle 20.000 Euro? Das nackte Leben und das des Planeten stehen schließlich auf dem Spiel – zumindest für diejenigen, die felsenfest an die tägliche Bedrohung durch Chemtrails glauben. Das sind immerhin zig Tausende Menschen weltweit. Wenn jeder dieser Menschen nur fünf Euro beitragen würde, dann könnte eine ganze Kolonie von Analyseflugzeugen gechartert werden – oder andere Möglichkeiten in die Wege geleitet werden.

Mögliche Strategie zur Wahrheitsfindung?

1. Ein Teil unserer „Mannschaft" (Mannschaft A) sitzt an einem beliebigen Ort A. Hier wird eine Luftstraße ausgewählt, die hauptsächlich von Flugzeugen benutzt wird, die am nächstgelegenen Flughafen (ca. 200 Kilometer entfernt, da sich die Flugzeuge sonst bereits im Landeanflug befinden und für Streifen viel zu tief sind) landen werden.

2. Wir warten ab, bis diese Straße von einem Flugzeug benutzt wird, das einen typischen „Chemtrail" bildet. Diese Beurteilung, ob es ein Chemtrail ist oder nicht, muss von einem Chemtrails-Aktivisten vorgenommen werden.

3. Mit Hilfe von vorliegenden Flugplänen bzw. eines Anrufes bei der Luftaufsichtsbehörde identifizieren wir das Flugzeug.

4. Ein anderer Teil unserer „Mannschaft" (Mannschaft B) befindet sich am Flughafen. Zu Mannschaft B sollte mindestens ein Flugzeugmechaniker, Flugzeugingenieur oder ein ähnlich kompetenter Fachmann gehören.

5. Telefonisch übermittelt Mannschaft A Mannschaft B, welches Flugzeug gerade einen Chemtrail hinterlassen hat.

6. Mannschaft B wartet die Landung dieses Flugzeuges ab und inspiziert es sofort nach der Landung. Sprühvorrichtungen werden gesucht und eine Spritprobe wird entnommen.

Doch bislang wurde diesbezüglich nicht die geringste Anstrengung unternommen (Verein gründen, Spendenkonto einrichten, etc.). Etliche Chemtrails-Aktivisten hielten in mehreren Städten hallenfüllende Abendvorträge. Einige wurden von Radiosendern eingeladen. Warum bei dieser Gelegenheit die Zuhörenden nicht um einen Beitrag für diesen Zweck bitten?

Kein Interesse an echter Aufklärung

Im Laufe meiner Nachforschungen stellte ich bald auch kritische Fragen. Jetzt sprangen die ersten Informanten ab. Als ich schließlich eine Zusammenfassung meiner Zweifel an der Existenz von Chemtrails sowie meine Vorschläge, wie wir *gemeinsam und preisgünstig* der Wahrheit auf die Spur kommen könnten (siehe Kasten), an etliche Chemtrails-Aktivisten sandte, meldete sich bis auf eine Ausnahme keiner mehr.

Ich vereinbarte mit dem einzigen kooperativen Chemtrails-Aktivisten, er möge sich bitte bei mir melden, falls er Chemtrails sichten würde. Ich wolle sodann sofort bei der Deutschen Flugsicherung um Identifikation der Streifen malenden Flieger bitten. Er selbst habe von der Deutschen Flugsicherung, wo er bislang *einmal* angerufen habe, keine Informationen erhalten – ganz im Gegensatz zu mir und einer Depeschenbezieherin. Wir bekamen stets Details zu den betreffenden Flugzeugen übermittelt. Da sich jener Chemtrails-Aktivist diesbezüglich seit Monaten nicht wieder gemeldet hat, gehe ich davon aus, dass auch bei ihm Chemtrails nicht mehr an der Tagesordnung sind.

Chemtrails mag es also irgendwo und irgendwann einmal gegeben haben. Vielleicht finden auch heute noch einzelne solcher Experimente oder Aktionen statt. *Doch in der Form, wie Chemtrails allgemein üblich beschrieben werden, sind sie nicht existent.* Trotzdem ist die starke Zunahme des Luftverkehrs mit seinen giftigen Treibstoffen bedenklich genug, um in der beschriebenen Weise aktiv zu werden. Allein im stillen Stübchen vor dem Computer zu verharren und im Internet all die Millionen von vermeintlichen (nicht überprüfbaren) Hinweisen zu Chemtrails zu studieren, bringt uns jedenfalls nicht weiter und die störenden Streifen nicht zum Verschwinden.

Kristina Peter



Tel.: (0 70 21) 737 9-0, Telefax: 737 9-10 · email: info@sabinehinz.de
Depesche: www.kent-depesche.com · Verlag: www.sabinehinz.de

Sabine Hinz Verlag
Alleenstraße 85

D-73230 Kirchheim/Teck

(Fax: 07021 - 737 910)

Name

Straße

PLZ, Ort

Tel. / Mobil

Fax

E-Mail / Internet

X

Datum, Unterschrift für Ihre Bestellung

Depeschenbezug (monatl. per Lastschriftverfahren)

	Gesamtpreis in Euro/Monat	Papier und e-mail-Versand
❑ Ich möchte „mehr wissen - besser leben" regelmäßig beziehen. Bitte schicken Sie mir ab sofort alle zehn Tage das neueste Heft. Ich kann den Bezug **problemlos** monatlich kündigen!	9,--	❑ 9,60

Jahresbezug ab Monat ___________________

	Gesamtpreis in Euro	Papierversion und e-mail-Versand
❑ Ich möchte „mehr wissen - besser leben" regelmäßig beziehen. Ich kann den Bezug auch bei eventuellem Vergessen der Jahresfrist immer noch problemlos „nachkündigen"! ❑ Per Rechnung ❑ Lastschriftverfahren	92,25	❑ 99,45

Themenhefter und Depeschenserien

❑ Entsäuerung	€ 9,90	❑ 11. September	€ 9,90
❑ Wasser	€ 9,90	❑ Salz	€ 9,90
❑ Geld	€ 9,90	❑ Zucker	€ 9,90
❑ Kinder	€ 9,90	❑ Darm	€ 9,90
		❑ Milch	€ 9,90
❑ Impfen	€ 14,80	❑ Agrar	€ 9,90
❑ Manipulation	€ 14,80	❑ Glücksprinzip	€ 9,90
❑ ADHS	€ 14,80	❑ Kräuter	€ 9,90

Depeschenserien	
❑ Erfüllung/Berufung	€ 16,00
❑ Zustandsverbesserung	€ 20,00
❑ Lebensinseln	€ 15,00
❑ Lebensmittellügen	€ 13,00
❑ Gesundheitssystem	€ 12,00
❑ Gesundheit	€ 14,00
❑ Zukunft/Spiritualität	€ 20,00
❑ Das Unterbewusste	€ 15,00
❑ Medizinlügen-1	€ 15,00
❑ Medizinlügen-2	€ 20,00

Kennenlernen: 15 Depeschen für € 15,–

❑ **Bitte schicken Sie mir folgende 15 Einzelhefte** (Inhalte siehe www.sabinehinz.de)

Komplette Jahrgänge

	Papierversion (Zeitschrift)	als eDepesche (PDF)
❑ Ich möchte gerne den Jahrgang **2001** (40 Hefte)	€ 79,–	
❑ Ich möchte gerne den Jahrgang **2002** (48 Hefte)	€ 79,–	❑ Jg. 01+02 € 79,–
❑ Ich möchte gerne den Jahrgang **2003** (48 Hefte)	€ 79,–	
❑ Ich möchte gerne den Jahrgang **2004** (36 Hefte)	€ 79,–	❑ Jg. 03+04 € 79,–
❑ Ich möchte gerne den Jahrgang **2005** (36 Hefte)	€ 79,–	
❑ Ich möchte gerne den Jahrgang **2006** (36 Hefte)	€ 79,–	❑ Jg. 05+06 € 79,–
❑ Ich möchte gerne den Jahrgang **2007** (36 Hefte)	€ 89,–	
❑ **Ich möchte alle Jahrgänge 2001 bis 2007 = 280 Hefte!**	**€ 390,–**	❑ **€ 250,–** *

*250er-CD enthält die Hefte bis 6/2007 plus Bonus: alle Themenhefter, Kent-Reports, Bücher, Sonderdrucke bis einschl. März 2007.

Ermächtigung zur Teilnahme am Lastschriftverfahren.

Hiermit ermächtige ich den Sabine Hinz Verlag, oben ausgewählten Betrag von meinem

Konto (Kontonummer) bei der (Bankleitzahl und Bankname) einzuziehen.

(Datum und Unterschrift für die Einzugsermächtigung)



Tel.: (0 70 21) 737 9-0, Telefax: 737 9-10 · email: info@sabinehinz.de
Depesche: www.kent-depesche.com · Verlag: www.sabinehinz.de

Sabine Hinz Verlag
Alleenstraße 85

73230 Kirchheim/Teck

(Fax: 07021 - 737 910)

Name

Straße

PLZ, Ort

Tel. / Mobil

Fax

E-Mail / Internet

✗

Datum, Unterschrift für Ihre Bestellung

Depeschenserie: Klimawandel und Wettermanipulation

Menge/Preis



04/2006 Chemtrails Teil-1: Indiziensammlung!
Chemtrails: Medizin für die Erde? Tödliches Experiment?
Verschwörungstheorie? Kristina Peter auf der Jagd nach Beweisen.
Außerdem: Wettermanipulation in den 60er Jahren, die Flutwelle von 1952, Regenverstärkung im Vietnamkrieg. Die „Cloudbuster" von Wilhelm Reich.
Einzelheft, 16 Seiten DIN 4, s/w, Sonderpreis: € 1,50



13/2006 Teil-2: Chemtrails oder herkömmliche Kondensstreifen?
Berechtigte Zweifel an der CT-Beweisführung:
Lassen sich alle beobachteten Phänomene auch ohne Chemtrails erklären?
Sind bleibende Kondensstreifen von jeher Schlechtwetterboten?
Mitmachaktion!
Einzelheft, 16 Seiten DIN 4, s/w, Sonderpreis: € 1,50



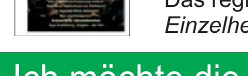
19/2006 Regenmacher
Die Technologie von Wilhelm Reich. Was sind Cloudbuster?
Zwei „Regenmacher" stoppen die Dürre in Südeuropa.
Mobilfunkanlagen und Sendemasten beeinflussen das Wetter!
Einzelheft, 16 Seiten DIN 4, s/w, Sonderpreis: € 1,50



01/2008 Der globale Klimawandel: Das „Ozonloch"
Das Ozonloch: Droht echte Gefahr? Gibt es Nutznießer?
Sind FCKW am Ozonloch schuld?
Verursacht UV-Strahlung wirklich Hautkrebs?
Einzelheft, 16 Seiten DIN 4, s/w, Sonderpreis: € 2,00



02/2008 Der globale Klimawandel: CO_2 und „Treibhauseffekt"
Was ist dran am Treibhauseffekt?
Gibt es die Klima-Erwärmung wirklich?
Beeinflusst **Kohlendioxid** (CO_2) das Weltklima?
Das regionale Klima verbessern! Was sind Waldgärten?
Einzelheft, 16 Seiten DIN 4, s/w, Sonderpreis: € 2,00



Ich möchte die Depesche gerne kennenlernen


€ zuzüglich Porto

☐ Ich möchte Michael Kents Depesche „mehr wissen - besser leben" gerne unverbindlich kennen lernen.
Bitte schicken Sie mir den Kennenlernbezug: Drei Monate lang, insgesamt 9 Hefte für nur € 10,–
Es entstehen mir daraus keine Verpflichtungen, kein zwingender Übergang ins reguläre Abo!


€

Ermächtigung zur Teilnahme am Lastschriftverfahren

Hiermit ermächtige ich den Sabine Hinz Verlag, oben ausgewählten Betrag von meinem

Konto (Kontonummer) bei der (Bankleitzahl und Bankname) einzuziehen.

(Datum und Unterschrift für die Einzugsermächtigung)